Oprawiono w r. 1937.

Dzw.

1 5

Świetna Dyrekcyo Biblioteki
Uniwersytetu Jagiellońskiego
w
Krakowie.

Do niniejszego, w oryginalnym odpisie załączone studyum zatytułowane: „Ein Wort über die Organisirung des executiven Eisenbahndienstes, mit besonderen Rücksicht auf dessen militärischen Zwecke in Galizien und Bukowina," napisałem w r. 1890, a więc przed 25-ciu laty, pod wrażeniem podówczas odbytego senzacyjnego procesu w Wadowicach, spowodowanego szeregiem zaszłych wypadków szpiegostwa wojskowego, zorganizowanego, i szeroko rozgałęzionego w całej Monarchii Austro-Węgierskiej, przez rząd „zaprzyjaźnionego" sąsiedniego mocarstwa: „Carstwa rossyjskiego."

Jako inżynier w służbie c.k. kolei państwowych, zajmowałem od roku 1883; w oddziale budowy i konserwacyi krakowskiej c.k. Dyrekcyi kolejowej, stanowisko referenta dla budowli podtorowych (Unterbau), - oraz przydzielono mi sprawy budowli techniczno-wojskowych na szlakach kolei, w obrębie tej Dyrekcyi.

Następstwem tych funkcyi, była ciągła styczność z oficerami c. i k. sztabu generalnego i inżynieryi wojskowej, a powstałe z tąd stosunki, przeobrażały się niekiedy nawet w bliższą zażyłość, gdyż spotykałem pomiędzy nimi, wielu o wysokiem wykształceniu, a nawet z taką znajomością historyi polskiej, że mogłaby ona posłużyć za wzór, niejednemu z krzykliwie manifestujących się patryotów naszych.

To też stosunki te przyczyniły się do napisania mojego: „Ein Wort etc."

Gdy w liście moim z 20 maja 1890 r., wystosowanym do ówczesnego prezydenta kolei państwowych Excl. bar. Czedika (powtórzonym na końcu powyższego studyum, wraz z odrośną odpowiedzią), którym upraszałem o pozwolenie publikowania mej pracy, znajduje się wstęp: „so hat der Wadowicer Process nachgewiesen, dass bei manchen dieser Bahnbediensteten, u. zw. sowohl Beamten als Diener, der richtige Begriff einer pflichttreuen Dienstesausübung nicht besteht," to sądzę, że ta właśnie oko-

liczność była powodem, że odpowiedź z 4 czerwca 1890 r. na list mój z 20 maja 1890 r. nie przyniosła pozwolenia publikacyi, a nie jak tam napisano: „mehrfach „politische Erörterungen."

Ponieważ do deprawacyi jednostek, mogły przyczynić się stosunki służbowe, więc starałem się przedstawić w sposób objektywny, – jak to dowodzą odnośne ustępy mojego tego studyum: ciężką pracę i odpowiedzialność Kolejarzy w ogóle, oraz konieczność poprawy tak stosunków służbowych, jak i materyalnego ich bytu.

Atoli pierwszym najwyższym przełożonym tych Kolejarzy, który zgłębił i zrozumiał to położenie, a wniknąwszy w nie, podwaliny polepszenia położył, był Excl. Dr. Leon Biliński podówczas, gdy zajmował stanowisko prezydenta Kolei państwowych.

Zanim jednak to studyum moje, stosownie do przepisów służbowych, – przedłożyłem był Excl. bar. Czedikowi, to gdy zawsze uważałem Delegacyę naszą do Rady państwa, – Koło polskie, jako Najwyższą naszą Reprezentacyę Narodową, wręczyłem manuskrypt, towarzyszowi broni z r. 1863/4, ś.p. Józefowi Popowskiemu, podówczas posłowi do Rady państwa, z prośbą o przeczytanie, i zakomunikowanie niektórym osobiście mi znanym wybitnym posłom naszym, a to dla wybadania ich opinii, czy rzecz ta przezemnie napisana, uważaną być może, jako zgodna z ogólnym kierunkiem polityki Koła polskiego.

Ś.p. Popowski, gdy zwracał mi manuskrypt, wyraził ową opinię słowami: „Zgoda, „a gdy Kolejarze dowiedzą się, jak gorąco bronisz ich sprawy, na rękach „nosić cię będą." I wówczas to dopiero zwróciłem się do Excl. bar. Czedika, a gdy pozwolenia publikacyi odmówił, manuskrypt poszedł do szuflady, i ujrzał światło dzienne dopiero w r. 1908, – o czem poniżej.

W lat 6 po powyższym epizodzie, bo w r. 1906[tym], na własne żądanie, po przejściu ciężkiego zapalenia płuc, przeszedłem na emeryturę, a to pomimo łaskawych słów ówczesnego prezydenta Kolei państwowych Excl. Dra Leona Bilińskiego: „ażebym ze względu na oczekującą mnie przyszłość, służby tej „nie opuszczał;" – a było to w owej chwili, gdy obejmował po raz pierwszy tekę austryackiego Ministra skarbu. Uparłem się jednak, a to z powodu

./.

zwrócenia się do przemysłu naftowego. Tymczasem po dwóch latach, przyszła owa nieszczęsna w tym przemyśle katastrofa, spowodowana z jednej strony prze- cenianiem sił własnych, lecz w istocie spowodowana złą wolą z powodów par- tyjno-politycznych, przy niezrozumieniu doniosłości tego przemysłu dla kraju, przez te właśnie czynniki, które mając po temu możność i władzę, powinny były ratować go, dla utrzymania w rękach narodowych polskich. To też padłem ofiarą z wielu innymi, z powodu wyczerpania kapitału obrotowego, przy równoczesnem zastanowieniu kredytu.

Gdy wymierzona mi pensya emerytalna, wyniosła zaledwie połowę mych ówczesnych poborów służbowych, ciężko, bo tylko dorywczo, dorabiałem ubytek stałego dochodu, potrzebny dla utrzymania się wraz z rodziną. Dopiero w r. 1907, dzięki najżyczliwszemu poparciu Excel. Drª Witolda Korytowskiego, podówczas austryackiego Ministra skarbu, znalazłem ponowne, lecz niestałe zajęcie w służbie kolei państwowych. Korzystając więc z obchodu jubileuszu 60^ciu letnich rządów, Najmiłościwiej nam panującego Cesarza i Króla Franciszka Józefa, wniosłem w grudniu 1908 r., wprost do Cesarskiej Nadwornej Kancelaryi, prośbę o podwyższenie tej emerytury, a to z uwagi, że przed wstąpieniem w r. 1883 do służby w kolejach państwowych, pracowałem w tym zawodzie, od listopada 1861 r., (z przerwą lat 1863-4), więc łącznie około 36 lat. W przebiegu owych lat pracy, w czasie wojny turecko-rossyjskiej w r. 1877-78, gdy podówczas w urzędującej w Jassach dyrekcyi ruchu dla ru- muńskich szlaków, należących do austryackiego towarzystwa kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej, zajmowałem stanowisko szefa oddziału budowy i konser- wacyi kolei, oddałem nawet rządowi naszego państwa usługi, jakich w drodze poufnej, żądał był odemnie, ówczesny generalny inspektor tej kolei, Radca Dworu Klaudyusz Alexander Klaudy, który urzędował stale we Wiedniu, w generalnej dyrekcyi wspomnianego towarzystwa akcyjnego. Opis częściowej mej ówczesnej działalności, wydany był drukiem w r. 1912, w odbitce pod tytułem: „Epizody z woj- „ny rossyjsko-tureckiej w r. 1877-78. Car Alexander II w Jassach."

Do powyżej wspomnianego podania, wniesionego do Cesarskiej Nadwornej Kance-

laryi, obok szeregu (34) załączników, jako dowodów odbytych studyów technicznych i pracy zawodowej, dołączyłem też był mój oryginalny manuskrypt: „Ein Wort. etc" z r. 1890 (tutaj w odpisie załączony), poprzedziwszy go słowem wstępnem z października 1908 r. – Alegat ów oryginalny, zaopatrzony wyciśniętym stampiglią N^{rem} 5657/09 (z dopiskiem słówkowymi: zul. Zl.), przeszedł z Ces. Nadw. Kancelaryi, do Ministerstwa Kolejowego, z kąd, po wyciśnięciu na każdym jego arkuszu stampiglii: „kk. Eisenbahn-Ministerium," przesłano go pod l. Ministerstwa Kolei 9813/5 z 23/3 1907 do Dyrekcyi Kolei w Krakowie, dla powiadomienia mnie o rezolucyi, i zwrotu załączników.

Oto przebieg okoliczności, w jakich powstało, i które przebyło, napisane przezemnie studyum: „Ein Wort etc," zakończone jeszcze w r. 1890 zapatrywaniem, „że gdy Rossya osiągnie w swych usiłowaniach zaborczych w Azyi lub w „Europie, (Indye-wschodnie lub Bałkan), rezultat dodatni dla niej, a nawet „ujemny, – die Reihe an Mittel-Europa kommen muss."

W słowie wstępnem z r. 1908 podniosłem, że jeszcze w r. 1890, w owem studyum, jako następstwo antagonizmu pomiędzy Rossyą a Anglią: „wurde ein Zusam„menstoss in Asien, zwischen England und Russland vermuthet, welcher je„doch, wie heute bereits bekannt ist, zufolge der aüsserst schlauen Poli„tik Englands, im Japanesisch-Russischen Kriege sich entladete, dessen „Resultat nunmehr, eine gewaltige Aenderung in der allgemeinen Welt„politik mit sich gebracht hat."

Czy wszystko to, o czem podówczas myślałem i pisałem, nie ma pewnej analogii z wypadkami, jakie się obecnie rozgrywają?

Ażeby więc pozostał ślad, że jeszcze przed 25 laty, dziwnym trafem, wyczuwałem to, na co obecnie z nadzieją, – ale zarazem i z pewną trwogą, o dalsze losy naszej nieszczęsnej Ojczyzny: „Męczennicy Polski," przeżywamy, pozwalam sobie oryginalny odpis tego mojego rękopisu, wraz z odbitką z r. 1912: „Car Alexander II w Jassach" – złożyć w Bibliotece Uniwersytetu Jagiellońskiego.

Kraków dnia 5^{go} sierpnia 1915 r.

Inżynier Włodzimierz Jastrzębiec Witowski

Lenartowicz 4.

Przyjęt[illegible] dać swój pam[illegible]

Original-Abschrift

N.B. Das Original-Exemplar dieser Abschrift, trägt auf der letzten Rückseite des ersten, zugleich Titel-Bogens, den Stampiglien-Abdruck: 5657/09 (nebst der Bleistift-Bemerkung: zu Excllz), - und ist auch ein jeder der 9 Bögen, mit einer Stempelmarke per 30 Heller, und dem Stampiglien-Abdrucke des k.k. Eisenbahn-Ministeriums, versehen.

Ein Wort
über den executiven Eisenbahn-Dienst
mit besonderen Rücksicht auf dessen militärischen Zwecke in Galizien und Bukowina.

Von
Wladimir Ritter von Witowski
Ober-Ingenieur der k.k. österr. Staatsbahnen.

Im Mai 1890 – also vor länger als 18 Jahren, wurde von mir das nachstehende Wort, betitelt: „Ein Wort über den executiven Eisenbahn„ „dienst mit besonderer Rücksicht auf dessen militärische Zwecke in „Galizien und Bukowina", verfasst.

Der Anlass hiezu [a]) ergab sich mit Rücksicht auf die damalige politische Lage in Europa, aus dem Resultate des Wadowicer Gerichtsprocesses, welcher nachgewiesen hat, dass bei manchen Bahnbediensteten in Galizien, und zwar sowohl Beamten als Diener, der richtige Begriff einer pflichttreuen Dienstesausübung nicht bestanden ist, so wie ferner der noch wichtigere, und mit dem erwähnten im Zusammenhange stehende weitere Umstand, dass die socialen Strömmungen, wiewohl noch im Keime, bei den Bahn-Arbeitern und Bahnbediensteten, sichtbar wurden.

Ich erachtete es als meine Pflicht, die dazumal bei mir erwachsenen Anschauungen schriftlich zu niederlegen, und nebstbei den allgemeinen Umriss jener durchzuführenden Organisirung des executiven Bahndienstes zu skizziren, welche ich als das einfachste Mittel erachtet habe, damit für die Dienstesausübung auf den kk. Staatsbahnen im Allgemeinen, und besonders im Kriegsfalle, eine volle Sicherheit erzielt werde, wobei jedoch auf die Besserung der materielen Lage des Bat.-personales, bei Abkürzung der 35 jährigen Dienstzeit, ein besonderes Gewicht gelegt wurde.

Die von mir beabsichtigte Publicirung meines „Wortes", konnte jedoch zufolge der untersagten Bewilligung Sr. Excellenz Freiherrn von Czedik nicht stattfinden [b]), und da im Jahre 1896, über eigenes Ansuchen ich in den Ruhestand übertreten bin, so wurde dieses mein „Wort", als Andenken an bessere Zeiten aufbewahrt.

---

a) Schreiben vom 20ten Mai 1890 an Sr. Excellenz Alois Freiherrn von Czedik (siehe am Schlusse des „Wortes")
b) Antwortschreiben Sr. Excellenz Freiherrn von Czedik vom 4ten Juni 1890 (siehe am Schlusse des „Wortes")

Inzwischen sind gewaltige Aenderungen in jeder Richtung einge-
treten, und meine neuerlichen Erfahrungen, — ich verbleibe nähmlich
seit März 1907 in provisorischen Verwendung bei der kk. Staats-
bahndirektion Krakau, haben mich bewogen, mein vorerwähntes „Wort",
und zwar in dessen bestandenen Fassung, abermals an das Tages-
licht zu bringen.

Wie nur darin von Jederman zwischen den Zeilen zu lesen ist, wur-
de ein Zusammenstoss in Asien zwischen Russland und England ver-
muthet, welcher jedoch, wie heute bereits bekannt ist, zufolge der äussarst
schlauen Politik Englands, in dem Japanesisch-Russischen Kriege sich
entladete, dessen Resultat, nunmehr eine gewaltige Aenderung
in der allgemeinen Welt-Politik mit sich gebracht hat.

Eine grelle Nachweisung der Richtigkeit der von mir darumal
aufgestellten Ansichten in Betreff der zukünftigen socialen Bewe-
gungen bei den Bahnbediensteten, erfolgte durch den Strik im
Jahre 1905 auf den Königl: ungar: Staatsbahnen, welcher dieser Regierung
einen Schaden von ungefähr 120 Milionen Kronen herbeiführte.

Die in den letzten Tagen entstandenen Unregelmässigkeiten in
der Diensteslleistung auf den Linien der kk. Nordbahn, u. zw. hauptsächlich
beim Beamtenpersonale, so wie die in den jüngst verflossenen paar Jah-
ren, zufolge der socialistischen und sonstigen Einflüsse, nicht blos bei
den Bahnarbeitern und dem unteren Bahnpersonale, sondern sogar
in den höheren Beamten-Kreisen aufgetretenen Kundgebungen, ha-
ben einen derartigen Grad erreicht, dass, falls nicht ein entschie-
dener Zug behufs Reorganisirung des derzeitigen exekutiven Bahndien-
stes vorgenommen wird, binnen kurzer Zeit, diese Zustände geradezu
die traurigsten Folgen mit sich bringen dürften, da der Umsturz einer
momentan errungenen Stille, sehr leicht erfolgen kann.

Angesichts des allgemeinen „bewaffneten Friedens", und des bereits
erstaunenden Fortschrittes in der „Eroberung der Luft", wird vielleicht

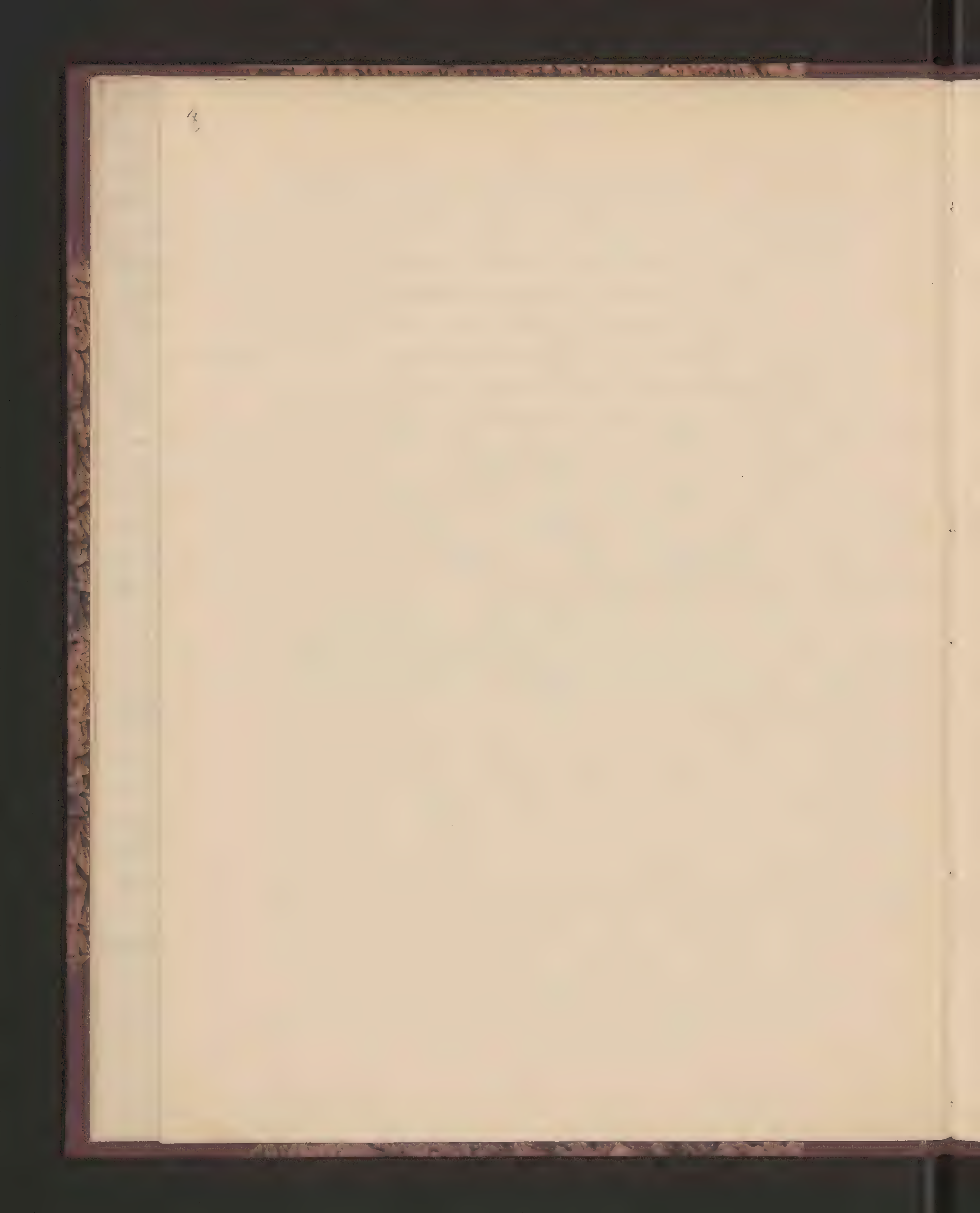
/.

schon binnen kurzer Zeit, Niemand mehr sich auszukönnen ver„
mögen, wie und von welcher Seite, er feindlich angegriffen wird.
Ein wahres Glück ist, dass wir für immerhin mehr auf dem fe„
sten Boden, als in der Luft uns bewegen werden, – und werden immer
im Kriegsfalle, die Bahnen einen der wichtigsten Faktoren bilden. Es
muss jedoch um so mehr auf die dort bestehenden Zustände ein
besonderes Augenmerk gerichtet werden, und ist entschieden vorzu„
beugen, damit den derzeit bestehenden vorerwähnten Einflüssen,
ein für alle male, Einhalt gethan werde!

Hierbei wirft sich von selbst die Frage auf: warum, wenn
das executive Personale des finanziellen Dienstes, eine militäri„
sche Organisirung besitzt, welche sich vorzüglich bewährt, – diess bei
den KK. Staatsbahnen auch nicht stattfinden könnte, wo hiefür
noch wichtigere, und mehr Momente sprechen, – welche ich in mei„
nem nachstehenden „Worte" vom Jahre 1890 hervorgehoben habe.

Krakau im Oktober 1908

Wladimir Ritter von Witowski
Ober-Ingenieur der KK. österr. Staatsbahnen i. R.



Zu der bedeutenden, in den letzten Zeiten mit einem beschleunigten Tempo fortschreitenden Entwickelung der socialen Strömmungen in Europa, und zu der bestehenden Gestaltung der handels- und der sonstigen politischen Verhältnisse der einzelnen Staaten, haben ohne Zweifel die vor beiläufig einem halben Jahrhunderte[1]), entstandenen, und successive sich erweiternden Eisenbahnen, am meisten beigetragen.

Die Erleichterung, mit welcher eine schnelle persönliche Communication, bei Benützung dieses Verkehrsmittels, und demzufolge auch der gegenseitige Gedankenwechsel stattfinden können, musste ja doch einen Aufschwung der socialen Frage mit sich bringen, so wie die Möglichkeit der Massen-Transporte, auf die allgemeinen handels- und nationalöconomischen, und auch auf die militärischen

---

1) Der erste mit Personen besetzte Eisenbahnzug mit Lokomotivbetrieb, verkehrte am 27 September 1828 auf der Stockton-Darlington Bahn (Süd-Wales) mit einer Geschwindigkeit von 6 englischen Meilen in der Stunde.

Verhältnisse, einen derartigen Einfluss ausüben, dass die Verschiedenheit der Interessen der einzelnen europäischen Staaten, mit jedem Tage in einer mehr entschiedenen Weise sich verzeichnet.

Wiewohl einerseits keine Macht im Stande ist, jenen natürlichen, civilisatorischen Fortschritt zu hemmen, welchen die Eisenbahnen unbestreitbar mit sich bringen, so ist dennoch Sache der klugen Vorsorge, anzustreben, dass die Eingangs erwähnten socialen Strömmungen gesetzwidrig sich nicht entwickeln, – und sind es wieder die Eisenbahnen, welche durch Hilfeleistung für militärische Zwecke berufen sind, zur Aufrechthaltung des Gleichgewichtes, mitzuwirken.

Diess haben sowohl die Arbeiterbewegungen der jüngsten Tage, als auch die zwei letzten grossen Kriege, u. z. der deutsch-französische im Jahre 1870/71, und der russich-türkische im Jahre 1877/78 nachgewiesen, wesshalb auch in der neuesten Zeit, die Eisenbahn=Netze im ganzen Europa, wesentlich vergrössert wurden.

Die Initiative für eine gesetzmässige Lösung der socialen Frage, wurde vom deutschen Kaiser Wilhelm II, mit dessen bekannten Erlässen, bereits ergriffen. Als ein weiterer Schritt in dieser Richtung, ist die berliner

Arbeiterschutz-Conferenz zu verzeichnen, an welcher mit Ausnahme Russlands, alle Staaten des civilisirten Europa sich betheiligt haben; und wiewohl diese Conferenz nicht zur Aufgabe hatte, die Arbeiter-Frage vollständig zu lösen, so werden dennoch deren Berathungen und Beschlüsse, nicht ohne Nutzen bringende Folgen verbleiben.

Als Ursache, dass Russland von der Conferenz ferne geblieben ist, wird angegeben, dass dessen Reichthum nicht die Industrie, sondern der Ackerbau bringt, wesshalb die Arbeiterfrage dort überhaupt nicht bestehen soll.

Diess ist jedoch blos in so weit richtig, als der Ackerbau in den südlichen und den süd-westlichen Provinzen Russlands das Hauptreichthum bildet. In diesem Nachbarstaate hat aber auch die Industrie eine derart hohe Stufe der Entwickelung bereits erreicht, dass dort das Bestreben besteht, den Hausbedarf mit den eigenen industriellen Erzeugnissen zu decken.

Wenn jedoch trotzdem angenommen wird, dass die Arbeiterfrage in Russland factisch nicht besteht [2]), so muss dennoch hervor,

---

2) Den neuesten Mittheilungen der „Ruskija Wiedomosti" nach, wurde in Russland ein „Ukaz" (Verordnung) betreffend Verwendung der Kinder u. Frauen bei den Fabriks-Arbeiten im April 1890 erlassen, was ja doch auf den Bestand der Arbeiterfrage auch in Russland, – trotz der anderweitigen diessbezüglichen Verneinungen, hinweisen dürfte.

gehoben werden, dass die socialen Strömmungen in den äussersten Formen, – als sogenannte Nihilisten, – dort auftreten; und wie diess allgemein bekannt ist, stammen auch die, diesen Strömmungen gehörenden Adepte, blos in seltenen Fällen von dem mit dem Ackerbaue sich beschäftigenden Landvolke, her.

Sowohl die eigenthümlichen socialen Zustände, als auch die in der jüngst erschienenen militär-politischen, wissenschaftlich gediegenen Studie eines Reichsrathsabgeordneten, betitelt: „Antagonismus „der englischen und russischen Interessen in „Asien," in einer erschöpfenden Weise nachgewiesenen agressiven Bestrebungen Russlands, bringen mit sich, dass dieses Czarenreich mit dem übrigen Europa nichts Gemeinsames haben will, und seine besonderen Ziele systematisch verfolgt. Hier wird blos noch hervorgehoben, dass laut den zu Tage tretenden Ansichten der russischen Chauvinisten, – und zu solchen gehört fast ohne Ausnahme die Intelligenz Russlands, – die Eroberung Ostindiens durch Russland, sogar eine Frage der nicht langen Zeit ist, und sodann ...... soll an das faule Europa die Reihe kommen. Die officiellen, für das Ausland bestimmten Kundgebungen in Russland versuchen zwar,

eine den mit Hinblick auf die besprochenen Bestrebungen vorgenommenen Vorkehrungen entgegengesetzte, denn friedliche Deutung nachzuweisen, so wie auch die erwähnten, von Zeit zu Zeit auftauchenden chovinistischen Äusserungen, zu bestreiten, jedoch wird diess Alles durch die ununterbrochen, und zwar sowohl in Asien als auch in Europa, in systematischen Durchführung begriffenen militärischen Vorbereitungen dieses ausgedehnten Reiches, in Abrede gestellt.

Wenn somit einerseits die im ganzen Europa bestehende sociale Frage, anderseits die besprochenen Aspirationen Russlands beachtet werden, so kommt unwillkührlich die von Napoleon I ausgesprochene Ansicht in Erinnerung, dass nähmlich: „dans cinquante ans, l'Europe sera république ou cosaque."

Diesen Eventualitäten vorzubeugen, ist Aufgabe der mitteleuropäischen Allianz, demnach auch Österreich-Ungarns, – nothwendigen Falles mit den Waffen in der Hand; – und nachdem, wie bereits hervorgehoben wurde, in diesem letzten Falle die Eisenbahnen zur Hilfeleistung berufen sind, so soll der executive Eisenbahndienst derart organisirt sein, dass diese für militärische Zwecke nothwendige Hilfeleistung, dem

/.

Staate mit voller Sicherheit geboten werden kann.

Vor Allem wird verzeichnet, dass eine derartige Sicherheit blos durch die Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen erreicht werden kann, welche Art der Verwaltung der Bahnen, auch als die für sonstige Zwecke entsprechendste, bereits fast allgemein anerkannt wurde.

Es lassen sich zwar einzelne Stimmen hören: dass eine solche Verstaatlichung zu bekämpfen wäre, weil der Staat gegebenen Falles, eine zu mächtige Arterie in der Hand haben würde; – diese Ansicht lässt jedoch auf die erwähnten socialen Strömungen, auf bestehende Partei= oder Privat=Interessen, und auch auf jene Misstimmung eines Theiles der Bediensteten der KK. Staatsbahnen sich zurückführen, deren Ursache darin liegt, dass die bestehenden Privatbahnen, den Bediensteten günstigere Dienstesverhältnisse bieten, und zwar hauptsächlich in materieller Richtung. Doch spricht diess Alles von selbst blos für die Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen.

Wiewohl durch ein aussergewöhnlich zahlreiches Avançement im Jänner 1890 [3]),

---

3) Mit Anfang des Jahres 1890, hat die Gesammtlänge der KK. österr. Staatsbahnen

/.

die erwähnte Misstimmung zum Theile beseitigt wurde, was von der beim Herrn kk. Handelsminister erschienenen Dank-Deputation der Bediensteten der kk. österr. Staatsbahnen, zum Ausdrucke gebracht wurde, so muss dennoch hervorgehoben werden, dass auf diese Misstimmung auch jene Ursachen nicht ohne Einfluss geblieben sein dürften, welche die, in der letzten Zeit in Europa allgemein stattgefundenen Arbeiter-Bewegungen herbeigeführt haben, wie diess in den, anlässlich der Feier des 1ten Mai 1890 erhobenen diversen Anforderungen, und stattgefundenen Arbeiter-Striken, zum

---

sammt den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen (ohne der im Baue befindlichen Linien) 6.796.438 Km. betragen, und entfällt hievon auf Galizien mit Bukowina 1.897.281 Km.

Die mit Anfang 1890 normirte Zahl des bei allen obigen Bahnen (inclusive der kk. General-Direction in Wien) verwendeten Personales, beträgt 3.717 Beamte, 3.099 Unterbeamte, 6.939 Dienerpersonale und 5.573 Bahnwächter, also zusammen 19.328 Bedienstete, wovon auf Galizien mit Bukowina: 819 Beamte, 508 Unterbeamte, 1.722 Dienerpersonale und 1.031 Bahnwächter, daher zusammen 4.080 Bedienstete entfallen.

Im Jänner 1890 wurden im Allgemeinen befördert, vorgerückt und neu ernannt: 910 Beamte, 423 Unterbeamte, 1.150 Dienerpersonale und 770 Bahnwächter, also zusammen: 3.393 Bedienstete, wovon in Galizien mit Bukowina: 189 Beamte, 55 Unterbeamte, 172 Dienerpersonale und 115 Bahnwächter, daher zusammen 531 Bedienstete.

Aussprüche gelangte.

In England erreichten diese Bewegungen bei dem Bahnpersonale mitunter einen solchen Umfang, dass sogar Verkehrseinstellungen auf mehreren Bahnrouten erfolgen mussten, und wenn auch ähnliche Bewegungen auf dem Continente das gleiche Resultat zwar nicht herbeigeführt haben, so könnten dennoch, falls denselben für die Zukunft in einer entschiedenen Weise rechtzeitig Einhalt nicht gethan wird, die unberechenbarsten Folgen daraus erwachsen.

Die analogen bei den Bahnen in Österreich-Ungarn (wiewohl bis jetzt zumeist blos bei den Bahnarbeitern und Professionisten, und diess auch im geringen Umfange), stattgefundenen Bewegungen, – welche vorläufig auch überall in einer friedlichen Weise beseitigt wurden, – haben bei vielen ausserhalb der Bahnverwaltung stehenden Kreisen, die Befürchtung hervorgerufen, dass im Allgemeinen die Bahnen bei wichtigen Umständen, welche etwa im Falle eines Krieges stattfinden würden, in sicheren Händen sich nicht befinden dürften.

Nachdem bekannter Weise, die Sicherheit des Verkehres der Züge, von der richtigen Functionirung des unteren executiven Bahnpersonales am meisten abhängt, so kann

/.

diese Befürchtung als gegenstandlos nicht bezeichnet werden, und wäre diess in erster Linie bezüglich Galiziens und der Bukowina hervorzuheben, indem mit Rücksicht auf deren geografische Lage, zufolge der vorgebrachten Aspirationen Russlands, ein möglicher Angriff auf diese Kronländer, nicht ausser Acht gelassen werden darf.

Diese besprochenen socialen und politischen Zustände erheischen demnach, dass der Bahndienst im Allgemeinen, und vor Allem in den erwähnten, Russland angrenzenden Kronländern, derart organisirt werde, dass die im ganzen Europa bestehenden socialen Strömungen, auf das bezügliche Bahndienstpersonale keinen Einfluss ausüben können. Diess kann in einer entschiedenen Weise damit geschehen, dass das Beamten=, Unterbeamten= und Diener=Personale der kk. Staatsbahnen, und der noch zu verstaatlichenden Privatbahnen, dem Reserve=Stande der k.u.k. Armee, angehören wird.

Zwecks Herbeischaffung und Ausbildung eines solchen Beamten=Personales, wäre zufolge der allgemeinen Wehrpflicht, der, die technischen Hochschulen absolvirenden Jugend zu gewähren, nach der ersten Staatsprüfung den Einjährig=Freiwilligen Dienst, in den k.u.k. Eisenbahn=Bataillonen durchzumachen.

./.

Dass für die Fortsetzung der techni-
schen Studien, eine solche Verfügung
ausserordentliche Vortheile bieten würde,
braucht nicht näher erörtert werden.

Als weiterer Vortheil für jene dieser
Einjährig-Freiwilligen, welche die betreffende
Fach-Offiziers-Prüfung bestehen würden,
wäre damit festzustellen, dass sogleich
nach vollständiger Absolvirung der tech-
nischen Hochschule, d.i. nach der zweiten
Staatsprüfung, dieselben berechtigt sein
sollen, den executiven Dienst bei den kk.
Staatsbahnen, definitiv anzutreten.

In Betreff der weiteren Beförderung
dieser beim Bahndienste angestellten Re-
serve-Fach-Offiziere wäre jedoch zu be-
merken, dass nach den derzeit bestehenden
Normen, ein vollständig, also mit zwei
Staatsprüfungen absolvirte Techniker,
nach Eintritt in den, ohne Bezüge circa
Ein Jahr, und sodann mit fl. 50 Monats-
gehalt zwei bis drei weitere Jahre dauern-
den Probedienst bei den kk. Staatsbahnen,
beiläufig 30 Jahre braucht, um als Ingenieur-
Assistent in der IX^ten^ Dienstklasse, den
Jahresgehalt von fl. 1.200 mit fl. 400
Quartiergeld (für Wien, sonst mit einem
bestimmten Percentsatze desselben, oder Na-
turalquartier) zu erreichen, – wogegen den acti-
ven Dienst bei der k.u.k. Armee, ein k.u.k.

./.

Lieutenant mit dem Jahresgehalte von fl 600, nebst Quartiergeld sammt Möbelzins, Dienerequivalent und Subsistenzzulage zusammen jährlich fl 640 (für Wien, sonst Quartiergeld nach einer bestimmten Classe), also mit den Gesammtbezügen von fl 1.240 beginnt, und in der halben Zeit, denn beiläufig nach 15 Jahren, zum k. u. k. Hauptmanne 1ter Classe, mit dem Jahresgehalte von fl 1.200 und Quartiergeld etc. fl 836 (wie vor, jedoch ohne Subsistenzzulage) avancirt wird.

Indem die allgemeine Wehrpflicht, mit Rücksicht auf den Landsturm, vom 21ten bis zum 42ten Lebensjahre dauert, so ist diese Lebenszeit, als die günstigste für die Ausübung des executiven Bahndienstes zu bezeichnen.

Die Verwendung bei diesem Dienste, erfordert nähmlich zumeist, die Dienstesleistung bei Tag und bei Nacht, mit einer kurzen, oder oft unterbrochenen Ruhezeit, und auch bei den ungünstigsten Witterungsverhältnissen. Ungeachtet der ausserordentlichen, rein militärischen Gefahr, welcher die Bahnbediensteten im Kriegsfalle ausgesetzt sein können, kann der executive Bahndienst, schon bei Berücksichtigung der erwähnten normalen Zustände, gewissermassen mit dem Kriegsdienste verglichen werden.

Den besten Beweis hiefür liefert der Umstand, dass wiewohl nach den derzeitigen Normen, die Versetzung in den bleibenden Ruhestand mit dem vollen Gehalte, nach der 35 jährigen Dienstzeit stattfinden kann, zufolge der erwähnten Dienstesverhältnisse, das zur vollen Pensionirung nothwendige Alter, vom executiven Bahnpersonale blos in äüsserst seltenen Fällen erreicht wird.

Bei den Locomotivführern stellt sich dieses Verhältniss am ungünstigsten, denn dieselben erreichen niemals die volle Dienstzeit.

Mit Rücksicht auf die vorgebrachten Umstände wäre demnach wünschenswerth, dass sowohl die derzeit normirte Dienstzeit von 35 Jahren abgekürzt werde, als auch ein rascheres Avançement etwa nach den bei der K. u. K. bestehenden Normen erfolge, was eine allgemeine Verbesserung der materiellen Lage der Bahnbeamten herbeiführen würde.

Die besprochene, der studierenden Jugend zugestandene Berechtigung zur Erlangung definitiver Anstellungen, und diess unter günstigeren Verhältnissen als die derzeit bestehenden, wäre als eine äüssert wichtige Vorkehrung zu bezeichnen, denn ausser dem hiermit geschaffenen Vortheile, dass die Zahl der fachmässig gebildeten Bahn-

beamten, wesentlich sich vermehren, demnach das allgemeine Intelligenz-Niveau dieses Personales sich heben würde, würde eine solche Verfügung ohne Zweifel mit sich bringen, dass der bestehende übermässige Universitätsbesuch sich verringern, und die technischen Hochschulen, mehr besucht sein würden, was jedenfalls sowohl für die national-öconomischen Interessen, als auch in socialer Hinsicht, von Vortheil wäre.[4])

Wie bereits erwähnt wurde, wäre das Unterbeamten- und das Dienerpersonale, also die Bahnmeister-, Magazinsaufseher-, Conducteur-, Bahnwächter- u. dgl. andere Stellen, mit den Reserve-Chargen dieser k. u. k. Eisenbahn-Batalione zu besetzen. Diese, nach dem activen Dienste in den erwähnten Batalionen, anlässlich des Ueberganges in den Reserve-Stand, beim executiven Eisenbahndienste definitiv anzustellenden Chargen, müssten jedoch einen gewissen Grad der allgemeinen Vorbildung besitzen.

---

4) Die gesammten Universitäten in Oesterreich, haben z. B. im Wintersemester des Jahres 1886/7 zusammen 14.698, und die gesammten technischen Hochschulen 1.833 Studirende gehabt. Hievon entfallen auf die Universitäten in Krakau, Lemberg und Czernowitz zusammen 2.559, und auf die technische Hochschule in Lemberg 184 Studirende. Die spät[illegible] Semester weisen beiläufig die gleiche Anzahl der Studirenden aus.

Schon bei der Einreihung der Rekruten in die k.u.k. Eisenbahn=Batalione, wäre somit darauf zu sehen, dass hiefür blos solche Leute bestimmt werden, welche einige Mittelschul=Classen, oder zumindest eine Volksschule, absolvirt haben, oder auch Professionisten sind. Angesichts der bestehenden allgemeinen Schulpflicht, dürfte eine solche Wahl keine besonderen Schwierigkeiten darbieten.

Sobald die Bahndienststellen im Allgemeinen in der obigen Weise besetzt sein werden, wird das ständige Bahnpersonale, dem Reserve=Stande der k.u.k. Eisenbahn=Batalione angehören, wodurch die beim executiven Bahndienste absolut nothwendigen: militärische Pflichttreue und Disciplin, erreicht werden.

Dass mit Rücksicht auf die besprochenen Aspirationen Russlands, eine derartige Besetzung der Bahndienststellen, von der grössten Wichtigkeit ist, kann als Beispiel der amerikanische Secessionskrieg berufen werden, welcher den grossen, oft geradezu entscheidenden Einfluss einer derartigen militärischen Besetzung nachgewiesen hat.

In diesem Kriege wurden nähmlich die sämmtlichen Linien des nordamerikanischen Bahn=Netzes dem General Mac=

Cattum mit unumschränkten Gewalt- unterstellt. Derselbe bildete für deren Verwaltung ein militärisch organisirtes Korps aus technisch geübten Civil-Ingenieuren und Arbeitern, welches nach und nach, bis auf 25.000 Mann anwuchs. Diese Mannschaften wurden in Bauabtheilungen mit Unterabtheilungen für Strecken- und Brücken-Bau, ~~und~~ in Betriebsabtheilungen getheilt. Den ersteren Abtheilungen oblag der Bau neuer Linien, die Herstellung zerstörter Bahnstrecken, und die Zerstörung der Bahnen, – demnach besorgten diese Abtheilungen den Bau- und Bahnerhaltungs-Dienst; den letzteren die Beschaffung und richtige Ausnützung des Betriebsmateriales, – was also dem Zugförderungs-, Stations-, und dem sonstigen Verkehrs-Dienste entspricht. Unter Umständen wurden ausserdem für grössere Arbeiten, zahlreiche Civilarbeiter zugezogen.

Wiewohl im Kriegsfalle den bestehenden drei k.u.k. Eisenbahn-Batalionen, die obigen Aufgaben zufallen würden, so unterliegt keinem Zweifel, dass bei einem derart ausgedehnten Kriegschauplatze, welcher bei einem Zusammenstosse mit Russland sich ergeben würde, der Stand dieser Batalione sehr bald als nicht ausreichend sich erweisen könnte. Anstatt nun, dass

während des Krieges diese k.u.k. Eisenbahn=Batalione im Bedarfsfalle mit nicht im executiven Bahndienste geschulten Leuten, zu dem jeweilig nothwendigen Stande vermehrt sein würden, würde diess zwar aus dem Reserve=Stande dieser Batalione, jedoch zugleich mit activen, also mit dem executiven Dienste vertrauten Bahnbediensteten, erfolgen.

Indem der derzeitige Stand der Bediensteten der k.k. österr. Staatsbahnen über 19.000 Mann zählt, so könnte der für die Ergänzung der k.u.k. Eisenbahn=Batalione entstandene jeweilige Abgang dieser Bahnbediensteten, durch Civil=Ingenieure etc. provisorisch leicht ersetzt werden.

Dass anderseits die ständige Besetzung der Bahndienststellen mit dem zum Reserve=Stande der k.u.k. Eisenbahn=Batalione gehörenden Fach=Offizieren und sonstigen Chargen, zufolge der militärischen Pflichttreue und Disziplin solcher Bahnbediensteten, in ernsten Momenten zur Verstärkung der k.u.k. Armee beitragen würde, kann nicht bezweifelt werden.

Für die Bahnbediensteten würde hierbei der wichtige Vortheil erwachsen, dass zur Zeit des Krieges, dieselben von der feindlichen Seite, als der k.u.k. Armee Angehörige,

behandelt werden müsten.

Indem jedoch die Durchführung der besprochenen Besetzung der Bahndienststellen, blos successive erfolgen könnte, demnach ein Uebergangstadium von einer Reihe von Jahren erfordern würde, so wäre mit Rücksicht auf die vorgebrachten, in Russland zu Tage tretenden Bestrebungen, hiermit sogleich, u. z. wie bereits hervorgehoben wurde, vor Allem in Galizien und Bukowina, zu beginnen. Die in diesen beiden Kronländern befindlichen Bahnen, sind von den kk. Staatsbahnen der übrigen Kronländer ohnehin getrennt, und bilden gewissermassen ein für sich geschlossenes Ganze, da dieselben nicht den kk. Staatsbahnen in den anderen Kronländern, sondern entweder den ungarischen Bahnen den verschiedenen Abzweigungen der kk. priv: Kaiser = Ferdinand = Nordbahn, oder den ausländischen, in den angrenzenden Provinzen Russlands gelegenen Bahnen, sich anschliessen.

Bei der Besetzung der Bahndienststellen mit den besprochenen Reserve = Fach = Offizieren und Chargen, werden jedoch die bei den kk. österr: Staatsbahnen hinsichtlich der Amtsprachen bestehenden Bestimmungen einen wichtigen Factor bilden. Der mündl.

che Verkehr mit den Parteien, und die schriftliche Beantwortung der Eingaben, erfolgt nähmlich in den faktischen Landessprachen, also z.B. in Böhmen und Mähren in deutscher oder böhmischer, in Galizien theils in polnischer, theils in polnischer oder ruthenischer, in Bukowina in ruthenischer oder rumänischer Sprache u. dgl. In deutscher Sprache eingelaufene Eingaben, werden jedoch überall deutsch beantwortet, welche Sprache auch als die allgemeine Amtssprache für den internen schriftlichen Dienstverkehr bestimmt wurde, was ja doch zufolge der Ausnützung der Bahnen für militärische Zwecke, als nothwendig von selbst sich ergibt.

Indem diese Sprachen-Bestimmungen sowohl mit Rücksicht auf den allgemeinen Zweck der Eisenbahnen in Friedenszeiten, und in Kriegszeiten speciell in Galizien und Bukowina sammt den angrenzenden Provinzen Russlands, zufolge der, im ganzen Umfange des zukünftigen Kriegsschauplatzes befindlichen Bevölkerung, von einer wesentlichen Bedeutung sind, so wäre das während eines längeren Uebergangstadiums successive einzuführende, dem Reserve-Stande der k.u.k. Eisenbahn-Bataillone gehörende executive Bahnpersonale derart zu wählen, dass in jedem Kronlande, blos Landeskinder

verwendet werden, welche somit der Landessprachen kundig sein würden.

Mit Hinblick auf die in Antrag gebrachte Verbesserung der materiellen Lage jener Bahnbediensteten, welche als die besprochenen Reserve=Fach=Offiziere den Bahndienst antreten sollten, ist zu hoffen, dass der Andrang der Einjährig=Freiwilligen zu den k.u.k. Eisenbahn=Bataillonen derart sich erhöhen wird, dass die für den executiven Bahndienst nothwendige Zahl solcher, der Landessprachen kundigen Reserve=Fach=Offiziere, binnen kurzer Zeit, sich finden würde.

In Galizien mit Bukowina, beträgt der derzeitige Stand der Bediensteten bei den k.k. Staatsbahnen, sammt den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen, über 4.000 Mann, und wird nach Durchführung der bevorstehenden Verstaatlichung der galiz: Carl=Ludwig=Bahn, dieser Stand beinahe sich verdoppeln.

Nachdem die mit diesen Zeilen besprochene Verwendung beim Bahndienste der zum Reserve=Stande der k.u.k. Eisenbahn=Bataillone gehörenden Fach=Offiziere und Chargen, anscheinend manche Partei=, Privat=, und besonders Personal=Interessen tangiren würde, so wird Folgendes beigefügt.

Die Art und Weise, in welcher eine Bahn

/.

hinsichtlich der commerciellen- und der Tarif-Angelegenheiten verwaltet wird, hat bekanntlich auf die Entwickelung der localen Industrie-, Ackerbau- u. dgl. Angelegenheiten, einen entschiedenen Einfluss. Sobald nun bei den, – wir wollen hier speciell von Galizien und Bukowina sprechen, – in diesen beiden Kronländern befindlichen Bahnen, die Besetzung der executiven Dienststellen mit den zur Reserve der k. u. k. Eisebahn-Bataillone gehörenden Fach-Offizieren und Chargen erfolgen wird, so könnten Stimmen sich erheben, dass blos die militärischen Interessen im Auge behalten, und die für die Förderung der sonstigen erwähnten Angelegenheiten nothwendigen Vorkehrungen, vernachlässigt sein würden.

Eine derartige Befürchtung wäre jedoch gegenstandlos, weil ja doch die principiellen Entscheidungen in den commerciellen- und den Tarif-Angelegenheiten, in Betreff der Art und der Zahl der in Verkehr zu setzenden Züge, so wie im Allgemeinen über alle jene Anordnungen, welche in national-öconomischen, industriellen, oder handels-Richtung, für den Bahnbetrieb massgebend sind, wenn hiermit die Förderung der betreffenden Interessen bezweckt wird, nicht Sache des executiven.

Bahnpersonales sind, sondern der mit der obersten Leitung der Bahnverwaltung betrauten Stellen, also einer General= oder Betriebs=Direction. Die bezüglichen Bestimmungen erfolgen auf Grund statistischer Daten, welche während einer längeren Zeitperiode bei einer solchen Direction gesammelt werden, ferner mit Rücksicht auf locale Zustände jener Gegenden welche die Bahn durchschneidet, wie etwa Inbetriebsetzung von Fabriks= oder sonstigen industriellen Anlagen, mit Bezug auf bedeutende Bergbau=, Forst= und Ackerbau=Produkte, u. dgl. Unbeschadet somit der Einführung des besprochenen Armee=Reserve=Standes in den executiven Bahndienst, würden ja doch diese Grundsätze, als die ausschliesslich massgebenden, von jeder Leitung stets befolgt werden.

Die Förderung der gesammten Interessen in Galizien und Bukowina, Zwecks Hebung des allgemeinen Wohlstandes, liegt sogar im Interesse des Heeres selbst, weil ja doch die Verproviantirung einer mobilisirten Armee, in demselben Verhältnisse um so leichter wird erfolgen können, als dieser Wohlstand sich gehoben haben wird.

Indem die successive, beantragte Besetzung der Bahndienststellen mit der Zeit mit sich bringen müsste, dass die gesammten

Bediensteten der kk. Staatsbahnen, dem Reserve=Stande der k.u.k. Eisenbahn=Bataillone angehören werden, so wäre bezüglich des derzeit bei diesen Bahnen im Allgemeinen angestellten Personales, zu bemerken, dass während des erwähnten längeren Uebergangsstadiums, ein bedeutender natürliche Abfall, u.z. namentlich bei den älteren Bediensteten von selbst erfolgen würde. Die weitere Verwendung der sonstigen Bediensteten könnte ausserdem durch specielle Bestimmungen geordnet werden, und wird nebstbei bemerkt, dass ein Theil der derzeitigen Bediensteten, welche zufolge der bestehenden Gesetze, militärpflichtig sind, in den Reserve=Stand der k.u.k. Armee bereits eingereiht wurde. Auf obige Weise würden alle etwa berührten Personal=Interessen, eine von selbst sich ergebende Lösung finden.

Zum Schlusse wird bemerkt, dass mit diesen Zeilen blos beabsichtigt ~~wird~~, den allgemeinen, principiellen Umriss für eine derartige definitive Besetzung der executiven Bahndienststellen mit dem zum Reserve=Stande der k.u.k. Eisenbahn=Bataillone gehörenden Fach=Offizieren und Chargen, zu skizziren, dass hiermit die von den Bahnen beanspruchten Vortheile für

/.-

die Heeresverwaltung unter allen Umständen, gewahrt bleiben, und insbesondere im Kriegsfalle die für den strategischen Aufmarsch der k.u.k. Armee nothwendige Leistung der Bahnen im Allgemeinen, und zufolge der geografischen Lage speciell in Galizien und Bukowina, zuversichtlich erreicht werde.

Alle Partei= und sonstigen, aus Anlass einer solchen Besetzung der Bahndienststellen möglicher Weise sogar faktisch berührten Interessen, müssen als nebensächlich bezeichnet werden, und wäre, Zwecks Nachweisung deren Gegenstandlosigkeit, blos das ungünstigste, – von der russischen Publicistik als erwünscht oft besprochene Resultat eines möglichen russisch= mitteleuropäischen Krieges zu erwähnen, – dass nähmlich ein Theil Galiziens zur russischen Provinz werde.

In einem solchen Falle, würde das Loos dieses Landstriches binnen kurzer Zeit, jenem der anderen Provinzen dieses Nachbarstaates gleich gestellt werden. Inwieweit jedoch ein solches Loos, für den erwähnten Theil, dieses unter dem Scepter des grossherzigen Monarchen, Kaiser Franz Josef, regierten Kronlandes, – faktisch zu erwünschen wäre, erörtern zur Genüge die Zustände in jenen angrenzenden Provinzen Russlands, welche früher das polnische

/.

Reich gebildet haben.

In diesen letztgenannten Provinzen verzeichnet sich mit jedem Tage greller, der hauptsächlich seit dem Jahre 1863 mit einer eisernen Consequenz geführte Kampf der asiatisch=bisantinischen Mission, mit der westeuropäischen Civilisation.

In der neuesten Zeit, geschieht dasselbe in den baltischen Provinzen, hinsichtlich der dort befindlichen Bevölkerung deutscher Abstammung.

Wenn somit auf die vorbesprochenen besonderen Bestrebungen dieses autokratischen Czarenreiches bedacht wird, so kann nicht bezweifelt werden, dass, sobald die mit der obigen Mission angestrebten Ziele der Ansicht der in Russland massgebenden Kreise nach, sowohl in Asien, als auch in den genannten europäischen Provinzen, — oder sogar blos im letzteren Theile dieses Staates, den Culminationspunct erreicht haben werden, die Reihe an Mitteleuropa kommen muss

Krakau im Mai 1890

Original-Abschrift a)

An Seine Excellenz
Alois Freiherrn von Czedik.
Sr. k.u.k. Apostolischen Majestät Geheimrath
in Wien.

Excellenz!

Es werden bald 6 Jahre vorüber sein, als Euere Excellenz, aus Anlass des Beginnes der Wirksamkeit der kk. Generaldirektion der österr. Staatsbahnen, mit den bekannten warmen Worten vom 1ten August 1884, das gesammte unterstehende Bahnpersonale begrüsst haben.

Die mit diesen Worten zum Ausdrucke gebrachten patriotischen Gefühle, enthalten auch die Weisung, dass „wir uns Alle gegenwärtig zu halten „haben, dass wir nicht die allgemeine, sondern nur die Verkehrs-Politik, „diese aber voll und gut zu betreiben haben," – und dass wir auch bestrebt sein müssen, darauf zu sehen – „dass insbesondere für die Heeresverwaltung alle „jene Vortheile gewahrt bleiben, welche durch die Vereinigung einer Anzahl „von Bahnen unter einer einzigen General-Direktion, in Aussicht ge„nommen worden sind."

Obwohl diese Weisungen, von dem der Krakauer kk. Betriebs-Direction in West-Galizien unterstehenden executiven Bahnpersonale im grossen Ganzen ohne Zweifel befolgt wurden, so hat dennoch der Wadowicer Process nachgewiesen, dass bei manchen dieser Bahnbediensteten, u. zw. sowohl Beamten als Diener, – der richtige Begriff einer pflichttreuen Diensteshausübung nicht besteht.

Anderseits haben auch die, anlässlich der geplanten Feier des 1ten Mai 1890 stattgefundenen, wiewohl unbedeutenden Bewegungen der Werkstätten- und sonstigen Bahn-Arbeiter, den weiteren Beweis geliefert, dass die socialen Strömmungen im allgemeinen auch bei den Bahnen, wenngleich bis jetzt noch im Keime, bestehen.

Indem ich stets bestrebt bin, den von Euerer Excellenz uns

allen auferlegten Pflichten, nach meinem besten Wissen und Gewissen zu entsprechen, so geruhen Euere Excellenz nicht für Uebel nehmen, dass ich auch über die Mittel nachgedacht habe, welche den allgemein bestehenden, erwähnten Uebelständen bei den Bahnen, abzuhelfen vermögen würden.

Ich gelangte nun hierbei zu dem Resultate, dass durch die Besetzung der Bahndienststellen in der Weise, wie ich diess in dem im Anbuge mitfolgenden Hefte dargestellt habe, zufolge der daraus sich ergebenden militärischen Pflichttreue und Disciplin der Bahnbediensteten, bei gleichzeitiger Besserung deren materiellen Lage, wohl thunlich sein würde, vorzubeugen, dass die bei den Bahnen noch im Keime bestehende sociale Frage, zur vollen Frucht sich nicht entwickeln kann, demnach auch die, für die Heeresverwaltung von den Bahnen erwarteten Vortheile, nicht gefährdet werden.

Durch Aufzeinen meiner Gedanken glaube ich jener Pflichttreue zu entsprechen, welche mich als einen, dem Trohne Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät des Grossherzigen Kaisers Franz Josef, anhängenden Unterthan, beseelt.

Diess waren die leitenden Gedanken meiner Arbeit, welche ich auflegen wollte, — was jedoch blos mit Genehmigung Euerer Excellenz geschehen kann.

Demgemäss erlaube mir Euere Excellenz um die besondere Ehre zu bitten, dieses Heft durchblättern, und sodann geneigtenst mich verständigen lassen zu wollen, ob die angesuchte Genehmigung erfolgt ist, oder nicht stattfinden kann.

Krakau am 20ten Mai 1890

Wladimir Ritter von Witowski
Ober-Ingenieur der k.k. Betriebs-Direktion Krakau

Original-Abschrift b)

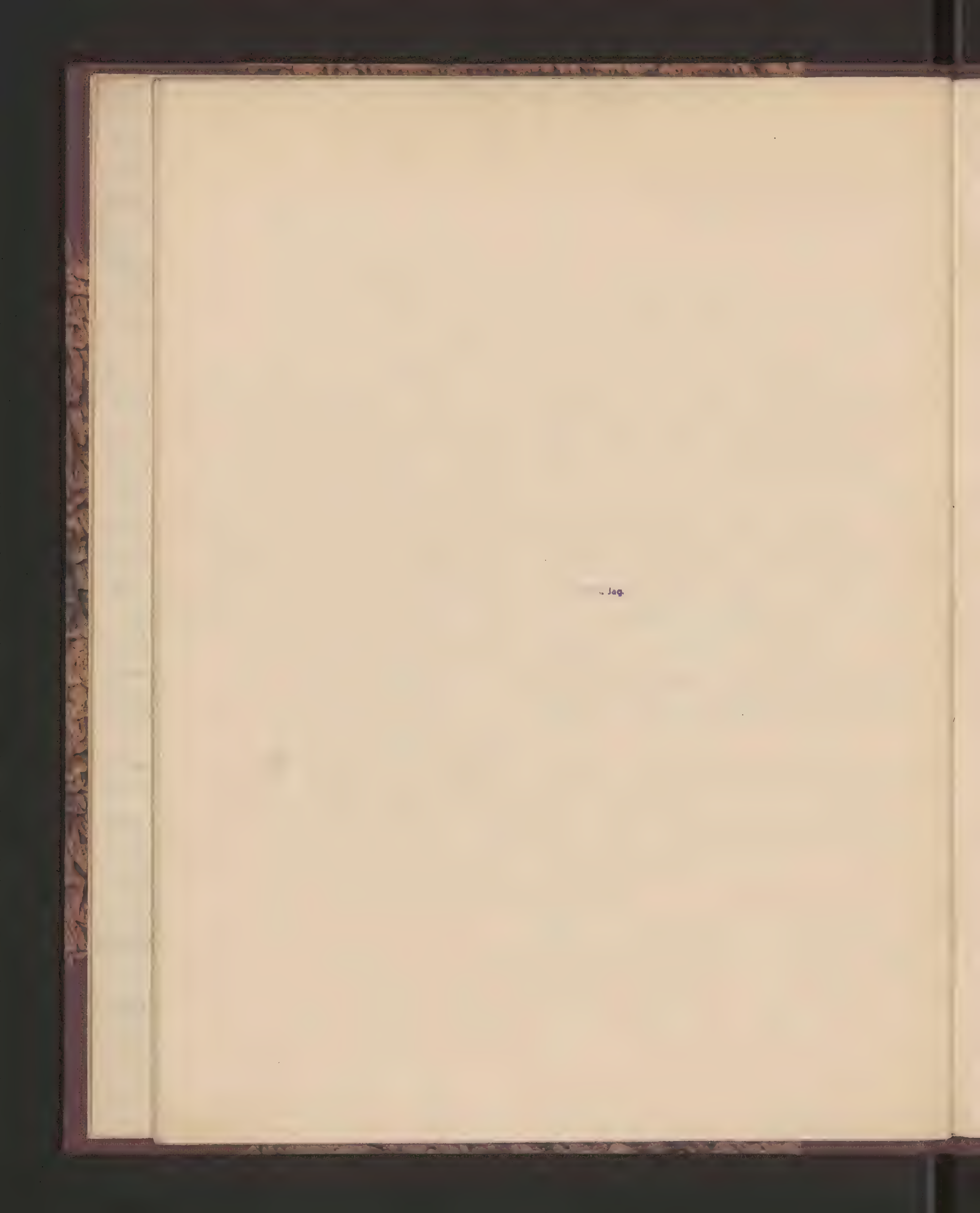
kk. General-Direktion
der österr. Staatsbahnen
Nr. 204 / Präs.

Herrn Wladimir Ritter von Witowski
Oberingenieur
in Krakau.

Mit Bezug auf Ihre Eingabe v. 20 Mai d. J., stelle ich Ihnen anbei ./. das zur Einsichtnahme vorgelegte, von Ihnen verfasste Essay: „Ein Wort über den executiven Eisenbahndienst „mit besonderer Rücksicht auf dessen militärische Zwecke in Ga„lizien und der Bukowina" dankend mit dem Bemerken zurück, dass ich den Inhalt desselben mit Interesse zur Kenntniss genommen habe, dessen Publicirung aber bei dem Umstande, dass derselbe mehrfach politische Erörterungen enthält, mit Rücksicht auf Ihre Stellung als Beamte des Staatseisenbahndienstes nicht für opportun erachte, und daher meine Zustimmung zur Publicirung nicht ertheilen kann.

Wien am 4 Juni 1890

Der Präsident
Czedik mp.


Jag.

